

Page Denied

50X1-HUM

50X1-HUM

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This Document contains information affecting the National Defense of the United States, within the meaning of Title 18, Sections 793 and 794, of the U.S. Code, as amended. Its transmission or revelation of its contents to or receipt by an unauthorized person is prohibited by law. The reproduction of this form is prohibited.

INFORMATION REPORT

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

COUNTRY	East Germany	REPORT	
SUBJECT	Booklets of VEB Carl Zeiss, Jena 50X1-HUM	DATE DISTR.	29 July 1953 <i>MAA</i>
DATE OF INFO.		NO. OF PAGES	1
PLACE ACQUIRED		REQUIREMENT NO.	RD
		REFERENCES	<i>1-3</i>

THE SOURCE EVALUATIONS IN THIS REPORT ARE DEFINITIVE.
THE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

~~CONFIDENTIAL~~

two pamphlets issued by VEB Carl Zeiss, Jena

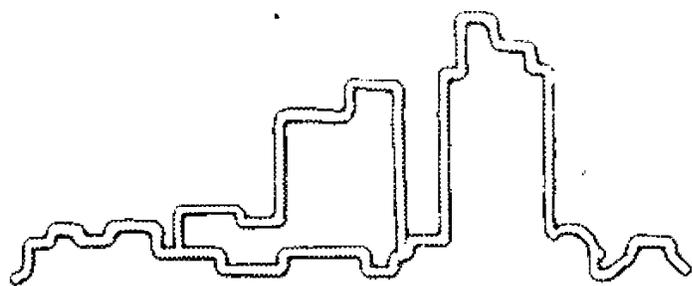
50X1-HUM

CONFIDENTIAL

50X1-HUM

STATE	ARMY	NAVY	AIR	FBI	AEC	OCD	X	
-------	------	------	-----	-----	-----	-----	---	--

(Note: Washington Distribution Indicated By "X"; Field Distribution By "#") Form No. 51-61, January 1953



Neuerer berichten



Massenbedarfsgüter

Schriftenreihe des VEB Carl Zeiss Jena

**Über die Steigerung
der Massenbedarfsgüterproduktion
im VEB Carl Zeiss Jena**

Heft 6

Herausgeber
VEB Carl Zeiss Jena / Abt. Arbeit

Vorwort

Mit der Verordnung über die Erhöhung und Verbesserung der Produktion von Verbrauchsgütern vom 17. Dezember 1953 setzt die Regierung die Maßnahmen fort, die seit Beginn des neuen Kurses eingeleitet wurden und ununterbrochen zur weiteren Verbesserung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in der Deutschen Demokratischen Republik geführt haben.

Unser bisher mit großer Anstrengung und dem schöpferischen Einsatz aller Werktätigen durchgeführter wirtschaftlicher, kultureller und politischer Aufbau, der in uneigennütziger Weise von der Sowjetunion und den Volksdemokratien unterstützt wurde, hat nicht nur zur Achtung und Anerkennung der Deutschen Demokratischen Republik bei den friedliebenden Völkern, sondern gleichzeitig zur Erlangung unserer Souveränität geführt.

Ständig ist unsere Arbeiter- und Bauernmacht bemüht, sich um die Erhöhung des Lebensstandards zu sorgen und wird sich in den nächsten Jahren mit Hilfe der Initiative der Arbeiter, werktätigen Bauern und der Angehörigen der Intelligenz dafür einsetzen, daß die Produktion von Massenbedarfsgütern wesentlich gesteigert wird. Dazu ist jedoch

die schöpferische Mitarbeit breiter Schichten der Bevölkerung, eine unbürokratische Arbeitsweise aller staatlichen Organe, eine Steigerung der Produktion von Massenbedarfsartikeln in Höhe von 1 Milliarde DM, die Erweiterung des Sortiments und die Verbesserung der Qualität der Gegenstände des täglichen Bedarfs sowie die Ausschöpfung aller örtlichen Reserven erforderlich.

Am 15. Januar 1954 hatte der Rat der Stadt die Betriebsleiter der Jenaer Industrie und Wirtschaft zu einem Erfahrungsaustausch in der Herstellung von Massenbedarfsartikeln eingeladen. Vor 40 Vertretern der volkseigenen und privaten Industrie, des Handwerks sowie der Handelsorganisationen wurde im VEB Zeiss die Verordnung vom 17. Dezember 1953 erläutert. Alle Anwesenden beteiligten sich rege an der anschließenden Diskussion und brachten bereits bei dieser Tagung wertvolle Vorschläge.

Besonderer Dank gebührt jedoch den Werktätigen und den Angehörigen der technischen Intelligenz des VEB Zeiss für ihre bis dahin

bewiesene Initiative, die sie seit dem zweiten Halbjahr 1953 in der Herstellung von Konsumgütern im Werte von ca. 2 Millionen DM über den Plan hinaus entwickelt haben.

Darüber hinaus muß besonders hervorgehoben werden, daß es der Werkleitung, der BPO und der BGL gelang, die gesamte Belegschaft für diese große Aufgabe zu mobilisieren. 252 Vorschläge zur Erweiterung des Sortiments an Massenbedarfsartikeln war das Ergebnis dieser beispielhaften Mitarbeit der Betriebsangehörigen. Zugleich aber erbrachte diese Masseninitiative ein gründliches Bedarfsermittlungsergebnis, an dem sich unsere Handelsorganisationen in Jena ein Beispiel nehmen sollten. Der VEB Zeiss hat bewiesen, daß er es versteht, die Verordnungen der Regierung richtig anzuwenden. Die von den Betriebsangehörigen des VEB Zeiss gezeigte aktive Teilnahme hat der gesamten übrigen Industrie und Wirtschaft gute Anregungen gegeben und wird dazu beitragen, daß in der Jenaer volkseigenen Industrie, dem Handwerk sowie der privaten Industrie weitere Erfolge in der Herstellung von Massenbedarfsartikeln erreicht werden.

Wenn wir der Bevölkerung im Dezember 1954 in einer Leistungsschau, verbunden mit einem Weihnachtsmarkt, den Stand der Produktion von Massenbedarfsartikeln zeigen werden, sind wir davon überzeugt, daß die Konsumgüter-Produktion in Jena ein ganzes Stück weiter entwickelt ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen vom VEB Zeiss!

Der Rat der Stadt dankt Ihnen für die bisher gezeigten Leistungen in der Steigerung der Produktion von Massenbedarfsartikeln und verbindet zugleich den Wunsch, noch weitere Anstrengungen zu unternehmen, um noch mehr und bessere Waren des Massenbedarfes herzustellen. All Ihre Arbeit, all Ihre Mühe, der ständige Einsatz Ihres Könnens und Wissens dient dem Wohlstand der Bevölkerung, der Verständigung unseres Volkes und dem Frieden.

Möge deshalb diese kleine Schrift zu weiteren wertvollen Vorschlägen anregen.

J e n a , den 20. April 1954.

Der Rat der Stadt Jena

gez. *Hardtung*

Stellvertreter des Vorsitzenden.

***Der innerbetriebliche Wettbewerb
und die Steigerung und Verbesserung
der Massenbedarfsgüterproduktion***

Der von unserer Regierung gefaßte Beschluß, die Massenbedarfsgüterproduktion zu steigern, wurde von unserer Werkleitung zu einer Angelegenheit des gesamten Betriebes gemacht. Besonders starken Widerhall aber fand bei unseren Werktätigen der Aufruf der Belegschaft des Kunstfaserwerkes „Wilhelm Pieck“ in Schwarza an alle Arbeiter und Angestellten der Republik, das Jahr 1954 zum Jahr der großen Initiative zu machen und den Wettbewerb in allen Industriezweigen breiter zu entfalten.

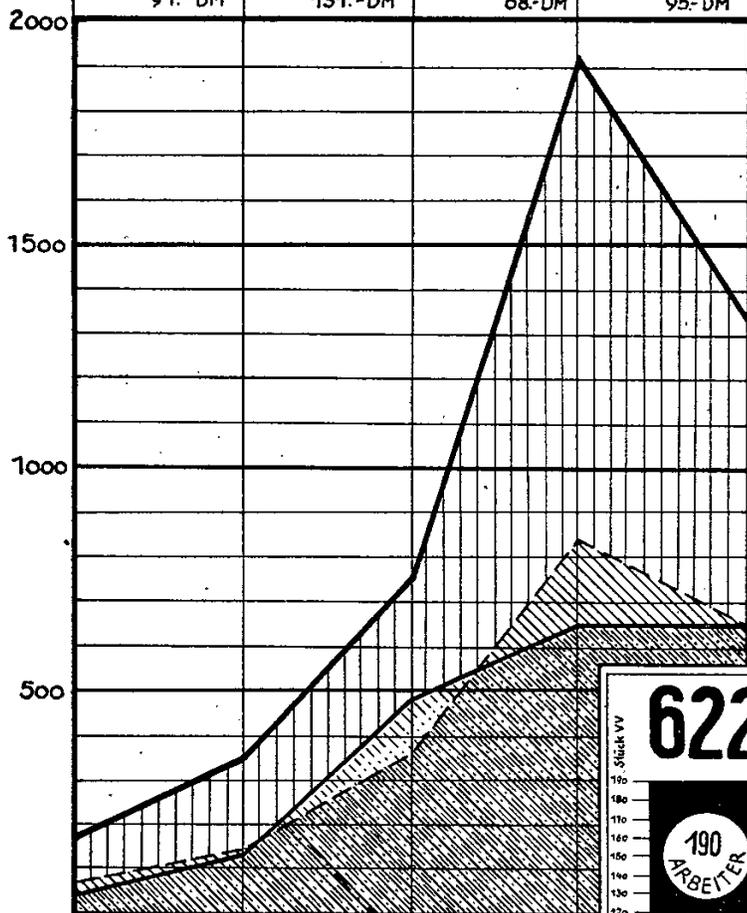
Eng verknüpft mit der Wettbewerbsbewegung ist in unserem Betrieb das Verbesserungs- und Vorschlagswesen. Um die Steigerung und Verbesserung der Massenbedarfsgüterproduktion zum Erfolg zu führen, war natürlich die Mithilfe aller Werktätigen unseres Betriebes notwendig.

In einem Sonderwettbewerb wurden unsere Kolleginnen und Kollegen angesprochen, auf allen Gebieten ihres Wirkungsbereiches Verbesserungsvorschläge zu machen, sei es die Veränderung der Arbeitsorganisation, sei es die Steigerung der Arbeitsproduktivität durch Verbesserung der Technologie, die Vervollkommnung des Arbeitsschutzes und der sozialen Einrichtungen. Der schöpferischen Initiative unserer Werktätigen war zur Entfaltung breiter Raum gelassen. So wurden im Zuge eines Sonderwettbewerbes 622 Verbesserungsvorschläge von unseren Betriebsangehörigen eingereicht.

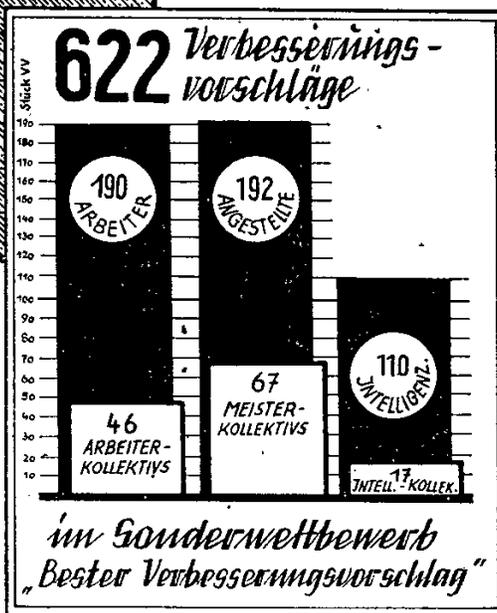
WISER VORSCHLAGSWESSEN

1950	1951	1952	1953
115.654.-DM	486.729.-DM	640.962.-DM	631.867.-DM
7.655.-DM	37.475.-DM	62.965.-DM	68.781.-DM
91.-DM	131.-DM	68.-DM	95.-DM

Jahresnutzen in DM
 Prämie in DM
 Nutzen pro Anerk.W in DM



 *Eingereichte VV*
 *Anerkannte VV*
 *Jahresnutzen in 1000.-DM*



DAP

Im Rahmen dieses Wettbewerbes wurde die Belegschaft angesprochen, besondere Vorschläge für die Vermehrung der Massenbedarfsgüter einzureichen, wobei für die besten brauchbaren Vorschläge Sonderprämien in Aussicht gestellt wurden. Diese Sonderaktion hatte ohne Zweifel einen guten Widerhall bei der Belegschaft gefunden. Insgesamt wurden hierzu 252 Vorschläge eingereicht.

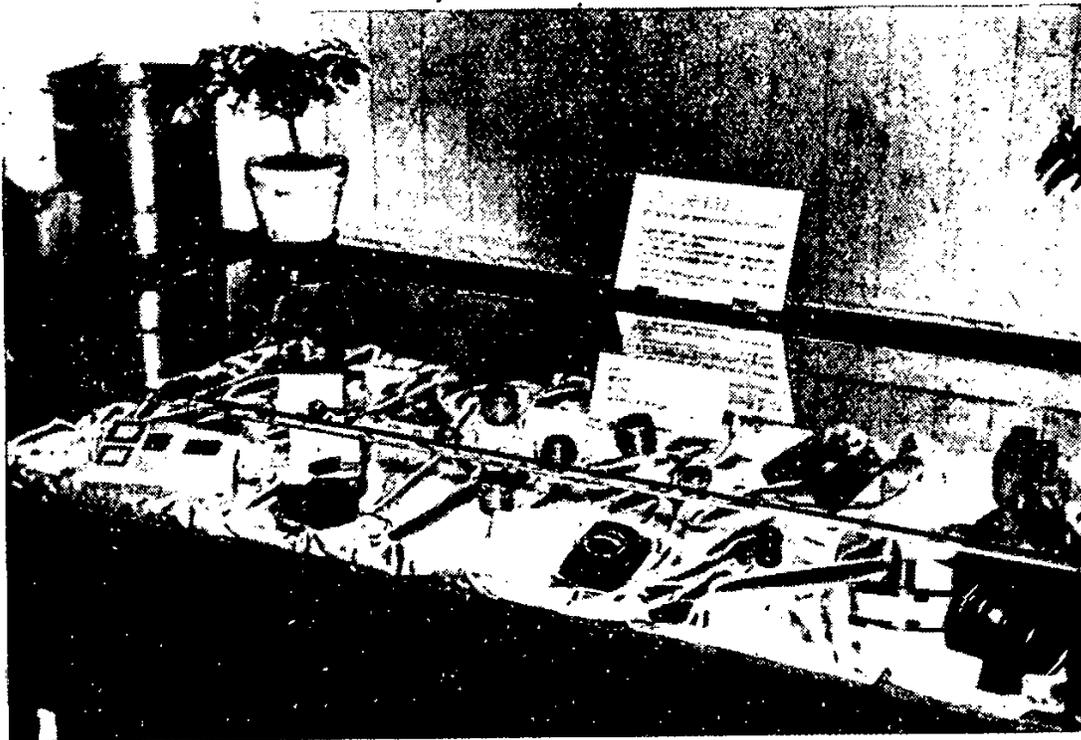
Bei der Prüfung dieser Vorschläge zeigte sich, daß unsere Werktätigen kritisch und mit offenen Augen die Erzeugnisse betrachten, die unsere Industrie hervorbringt. Die in unserem Betrieb eingereichten Vorschläge wurden nach Sachgebieten getrennt und den zuständigen Ministerien zur weiteren Bearbeitung zugeleitet. 23 der eingereichten Vorschläge betrafen das Produktionsgebiet der Feinmechanik und Optik. Von diesen sind bereits 8 Vorschläge in den Produktionsplan unseres Betriebes aufgenommen worden. Für weitere 6 Vorschläge ist die Entwicklung und spätere Fertigung vorgesehen. Zur Zeit wird der verbliebene Rest von den übergeordneten Stellen überprüft, um zu entscheiden, welchen volkseigenen Betrieben die Entwicklung und Produktion zu übergeben sind.



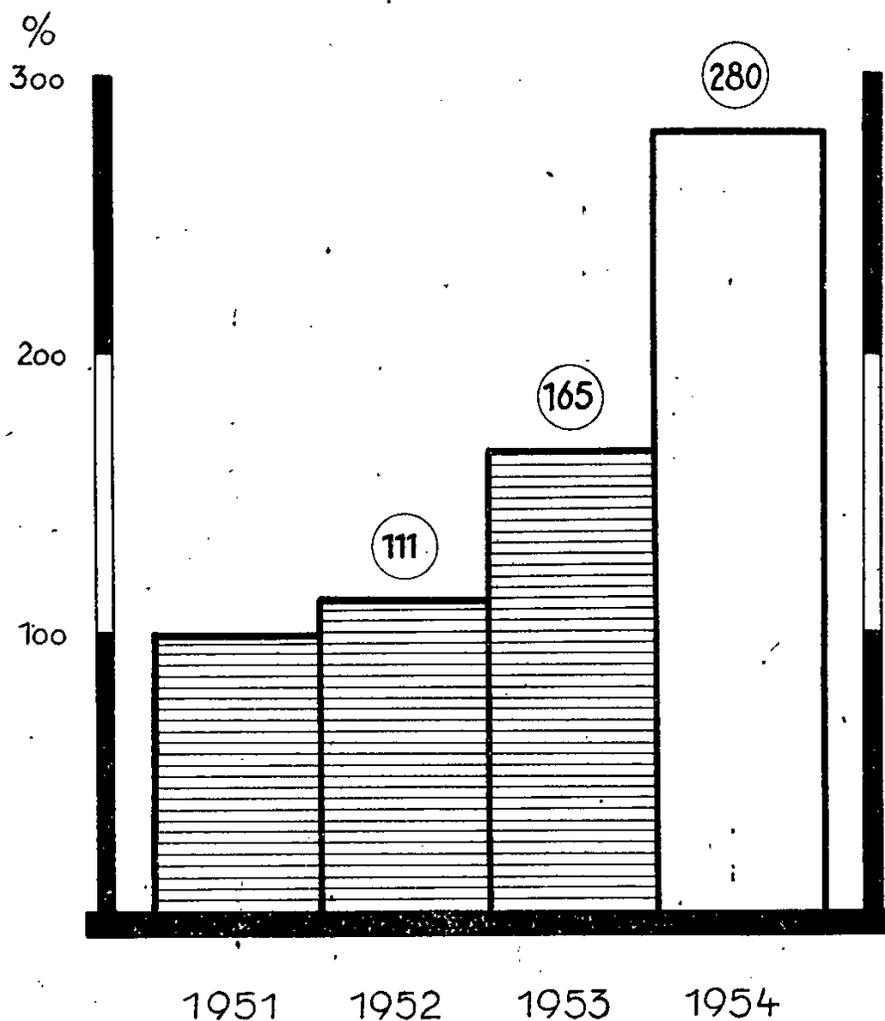
Aus den Vorschlägen geht hervor, daß im allgemeinen das Angebot in Sortiment noch sehr zu wünschen übrigläßt. Es wurden deshalb Vorschläge für die Ausweitung auf vielen Produktionsgebieten eingereicht, aus denen noch erhebliche Aufgaben für unsere Industrie abgeleitet werden müssen.

Der Maschinenbau hat im Jahr 1954 besonders hochgesteckte Ziele. Das im Volkswirtschaftsplan festgelegte Entwicklungstempo ist im Maschinenbau rascher als in vielen Industriezweigen anderer Ministerien. Die im Vergleich zu 1953 für die Produktion in der Feinmechanik und Optik vorgesehene Steigerung auf 129,8 % gibt allein noch kein klares Bild von der Größe der gestellten Aufgabe. Der neue Kurs fordert eine starke Orientierung auf die Produktion von Massenbedarfsgütern, die im Vergleich zum Vorjahr entscheidend ansteigen soll.

Im Jahr der großen Initiative muß es als bedeutungsvollste und vorrangigste Aufgabe von uns angesehen werden, brauchbare Vorschläge zu realisieren und unserer werktätigen Bevölkerung genügend Massenbedarfsartikel zur Verfügung zu stellen.

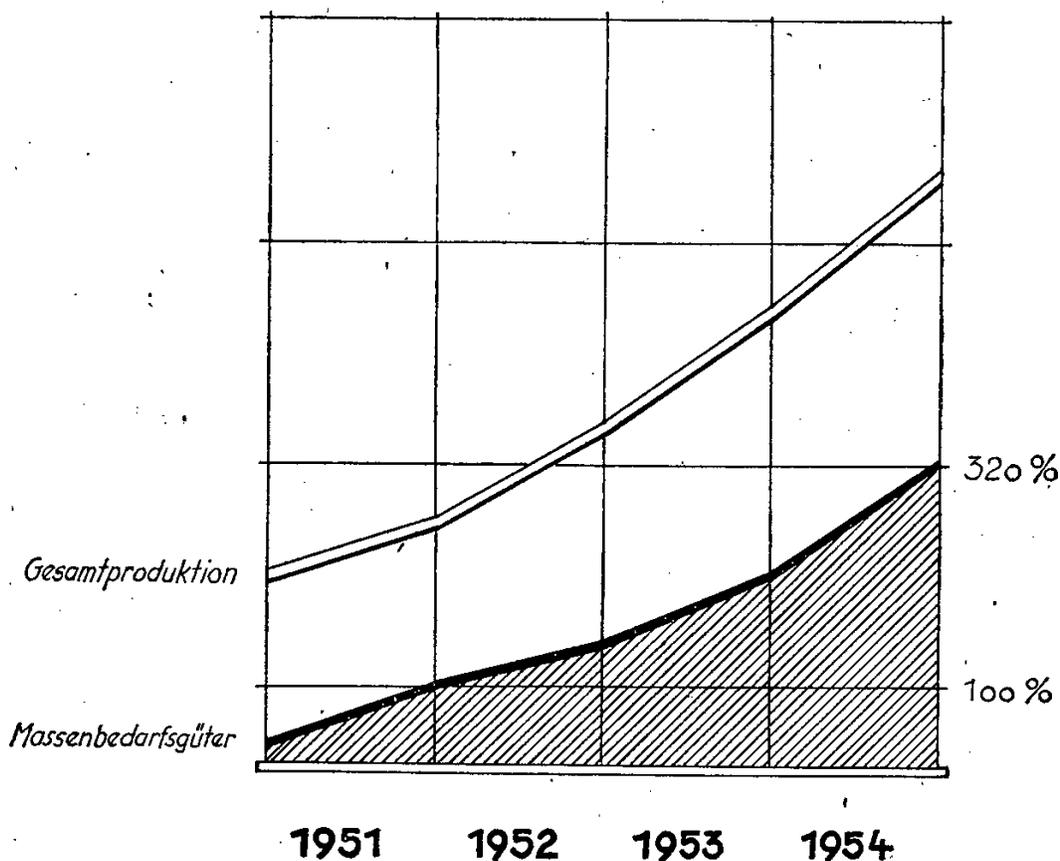


Steigerung der Massenbedarfs-güter- produktion im VEB Carl Zeiss, Jena



*Wird die Massenbedarfs-güterproduktion 1951 = 100%
gesetzt, dann zeigt die Graphik die in den folgen-
den Jahren erreichte und 1954 vorgesehene
Steigerung.*

Anteil der Massenbedarfsgüter- produktion an der Gesamtproduktion des VEB Carl Zeiss, Jena



*Steigerung der Produktion
für Massenbedarfsgüter
von 100% im Jahre 1951
auf 320% im Jahre 1954*

***Anteil der Massenbedarfsgüterproduktion
im VEB Carl Zeiss Jena
an der Gesamtproduktion des Werkes***

Vorstehende Graphik zeigt den Anteil der Massenbedarfsgüterproduktion im VEB Carl Zeiss Jena an der Gesamtproduktion des Werkes.

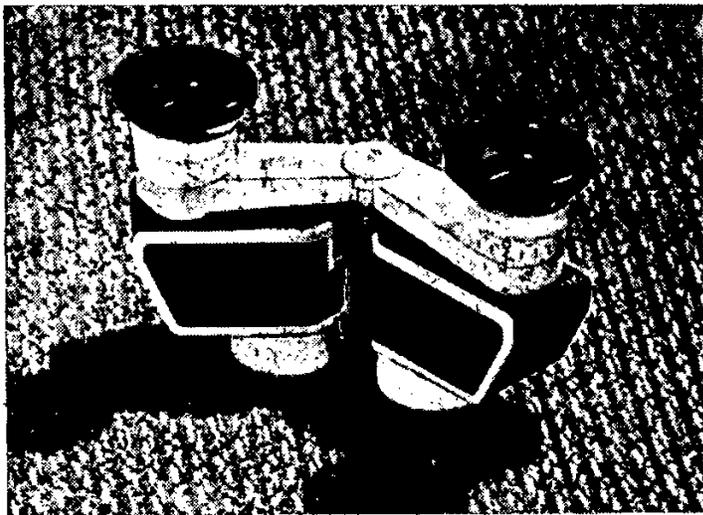
Die erhebliche Steigerung stellt Werkleitung und Belegschaft vor große Aufgaben. Sie sind nur zu lösen, wenn im gesamten Kollektiv des Betriebes Arbeiter, Ingenieure, Techniker, Partei und Gewerkschaft in guter Zusammenarbeit ihre Kräfte vereinigen.

Die aus dem Jahr der großen Initiative hervorgehende motorische Kraft ist eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Planaufgaben 1954, in denen die Massenbedarfsgüterproduktion einen hervorragenden Platz einnimmt.

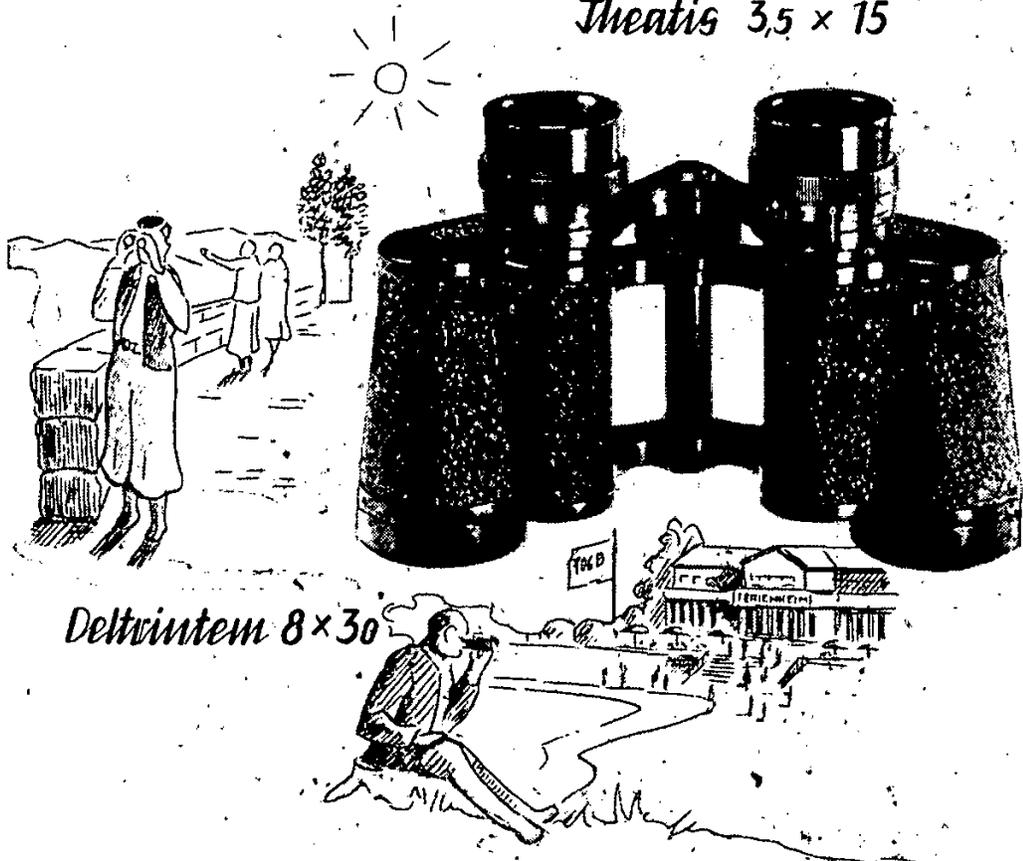
***Wie unser Betrieb den Beschluß von Partei
und Regierung durchführt***

Bereits im zweiten Halbjahr 1953 gelang es der Belegschaft und Werkleitung unseres VEB Carl Zeiss Jena, den Beschluß der Regierung zur Anpassung der Massenbedarfsgüterproduktion an den gesteigerten Lebensstandard der Bevölkerung in nicht geringem Maße zu verwirklichen. Der Wert der gesamten Konsumgüterproduktion betrug in diesem Zeitraum weit über 2 Mill. DM. Über den zunächst vorgesehenen Produktionsplan hinaus konnten für ca. $\frac{1}{2}$ Mill. DM Fernrohre und für ca. 1 Mill. DM Fotoobjektive zusätzlich geliefert und dem Handel zur Verfügung gestellt werden.

Die Steigerung für die Fertigung von Fernrohren wird im Plan 1954 ca. 25 % betragen; während die Fotoobjektivfertigung um mehr als 100 % gegenüber 1953 erhöht werden wird.



Thentis 3,5 x 15

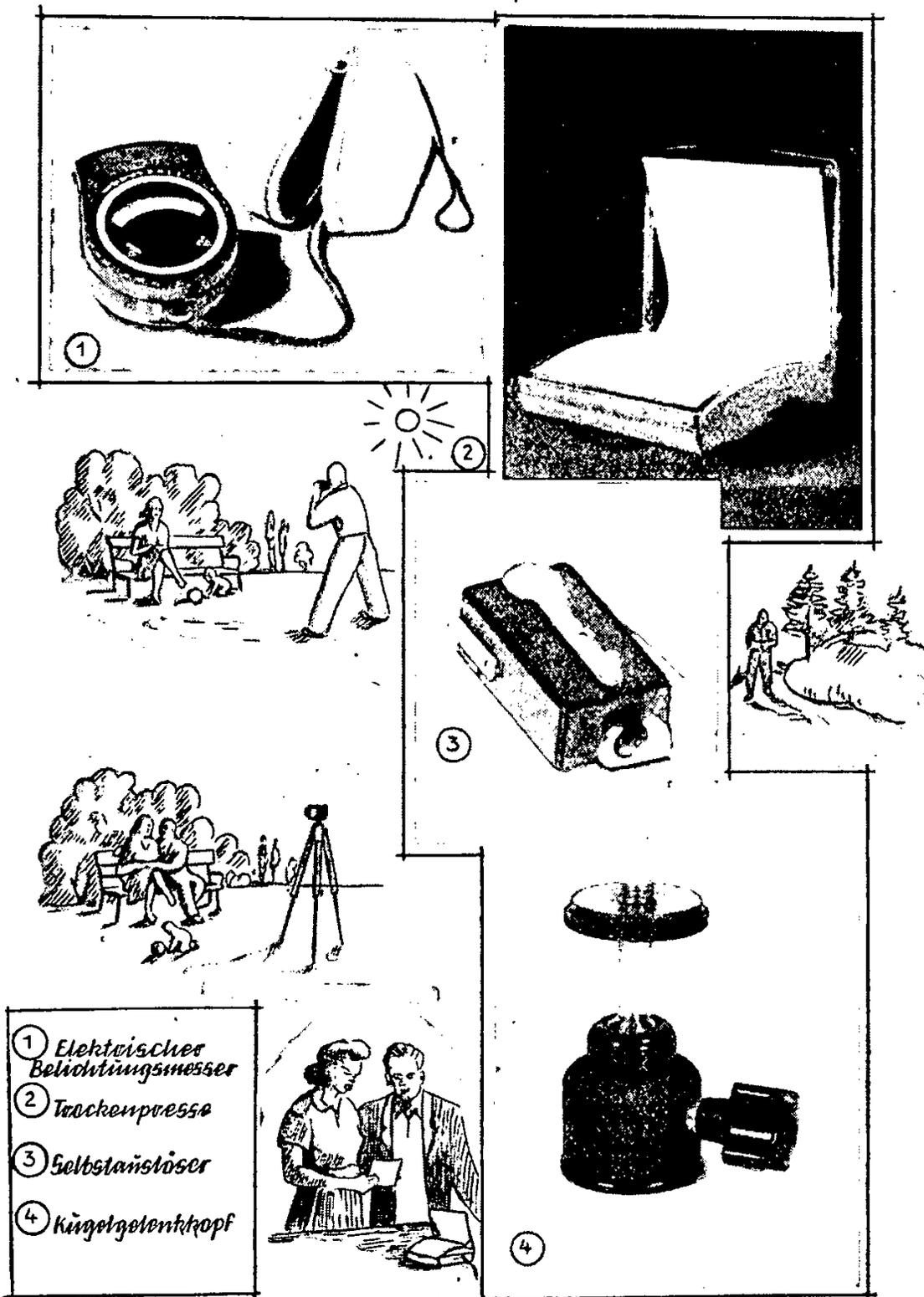


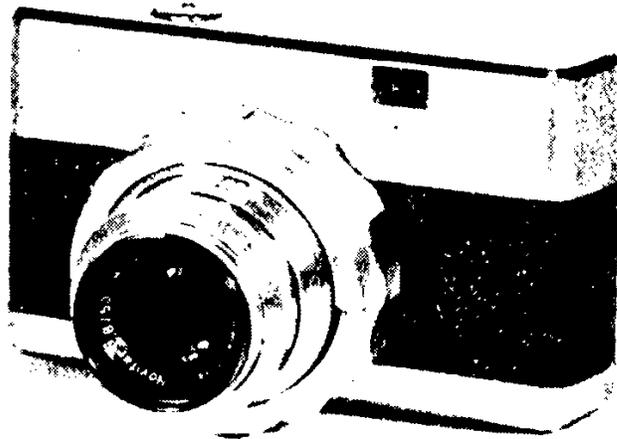
Delvintem 8 x 30

Auf den erhöhten Ausstoß der Universal-Weitwinkel-Feldstecher 8×30 wird ganz besonderer Wert gelegt. Sind sie doch von allen Zeiss-Prismengläsern am weitesten verbreitet. Wertvoll sind sie besonders bei Reisen an die See und ins herrliche Bergland; aber auch auf den Sportplätzen sind sie nicht mehr wegzudenken. Der FDGB hat in großzügiger Weise die Preise der Ferienplätze für Mitglieder gesenkt. Noch mehr Werktätige werden 1954 in FDGB-Heimen Erholung suchen und finden. Bei ihren Wanderungen aber wird das Zeiss-Prismenglas ein unentbehrlicher Freund, ein willkommener Begleiter sein.

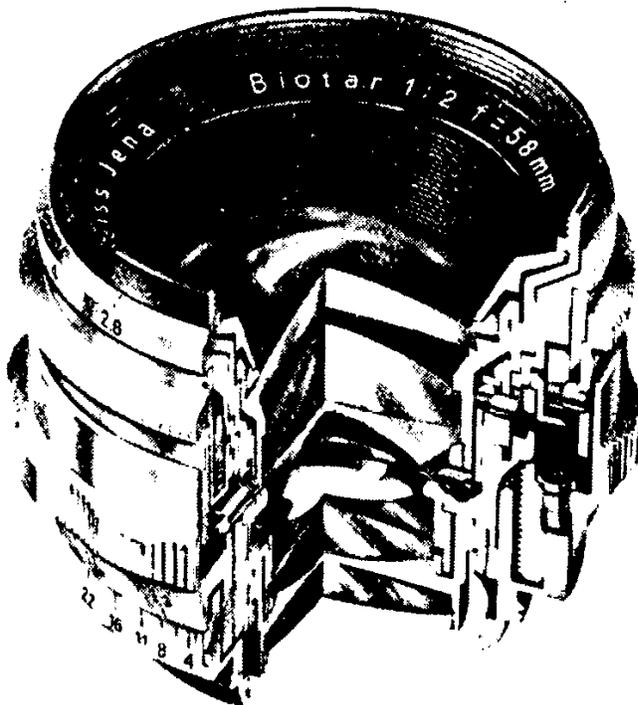
Auch die Fertigung von Belichtungsmessern und Fotozubehör, wie Selbstauslöser, Stativköpfe und Trockenpressen, ist im VEB Carl Zeiss Jena bereits angelaufen. Durch die Lieferung dieser Geräte können die dringenden Wünsche unserer Fotoamateure voll befriedigt werden.

Unsere Fotoamateure werden besonders darüber erfreut sein, daß im Jahre 1954 im Zeisswerk die Produktion einer Kleinbildkamera anläuft, und zwar in solchen Stückzahlen, daß sie in ausreichender Menge unseren Werktätigen zur Verfügung steht. Bei der Entwicklung dieser Kamera wurde Wert darauf gelegt, daß die Präzision der für die Qualität des Bildes maßgebenden Elemente der Spitzenkameras gleichkommt. Die Kamera wird ein hochwertiges Objektiv erhalten und in der Weiterentwicklung auch mit Entfernungsmesser versehen werden. Mit dieser Kamera werden unsere Amateure ein Gerät erhalten, mit dem gute Leistungen erreicht werden können. Der Preis für das Gerät wird so günstig wie möglich gehalten, um es einem großen Benutzerkreis zugänglich zu machen.





Kleinbildkamera Werra



Schnittmodell vom Biotar 1:2 f=58mm

Zur Hilfeleistung der Kameraindustrie hat es unser Betrieb außerdem übernommen, Druckgußteile für hochwertige Kameras zu liefern. Unter den von uns produzierten Massenbedarfsartikeln wird weiterhin eine Entwicklerdose mit schrittweiser selbsttätiger Aufspulung sein. Die Produktion der Kleinbildwerfer 100 Watt und 375 Watt wird in erhöhtem Maße gesteigert. Daß die Diapositiv-Rähmchen hierbei nicht vergessen wurden, sei nebenbei erwähnt.

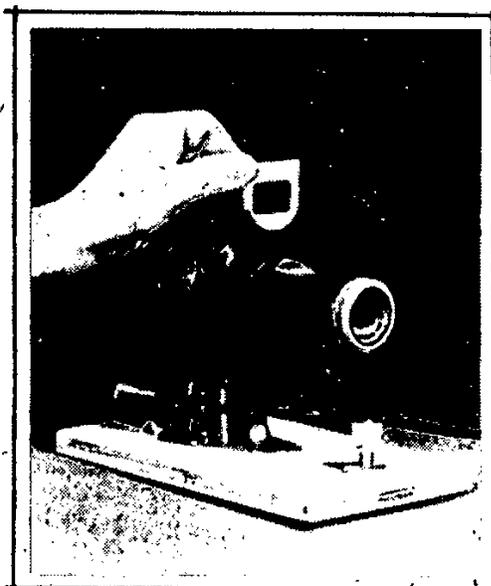
Darüber hinaus ist das Programm für Schmalfilm-Wiedergabegeräte wesentlich erhöht worden. Außer unseren bekannten 16-mm-Ton- und Stummfilm-Großraumprojektoren entwickelten unsere Konstrukteure und Techniker einen 16-mm-Amateur-Schmalfilmprojektor, der alle Vorzüge ähnlicher Fabrikate enthält, aber durch sinnvolle Vereinfachung aller untergeordneten Elemente im Preis wesentlich günstiger liegt.

Außerdem wird im Jahre 1954 die Produktion eines 8-mm-Schmalfilmprojektors in großen Stückzahlen aufgenommen.

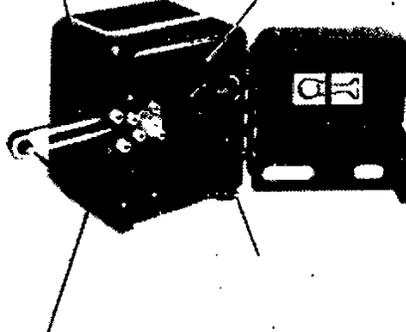
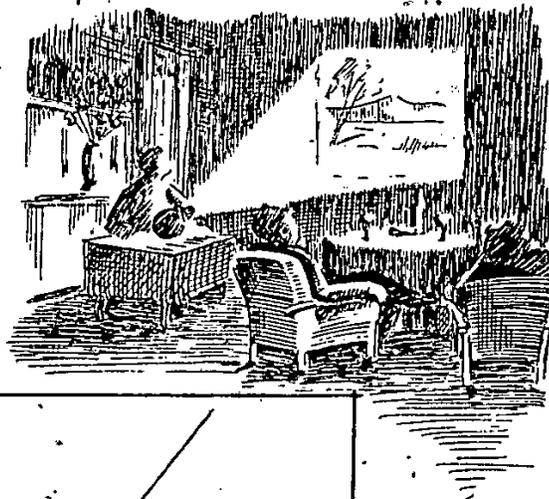
Damit wird eine seit langem bestehende Forderung unserer Kinomamateure erfüllt. Für die Hersteller der Aufnahmekamera ergibt sich daraus die Notwendigkeit, in gleicher Weise diese Geräte in den Handel zu bringen, damit ernsthafte Amateure in die Lage versetzt werden, selbst Filme herzustellen.

Darüber hinaus ist es erforderlich, der DEFA bzw. den Kreisfilmstellen nahezu legen, Filme belehrenden und unterhaltenden Inhalts für die Ausleihung zur Verfügung zu halten, damit die Besitzer von Schmalfilmgeräten ihre Geräte ausnutzen und wirklich Freude daran haben können.

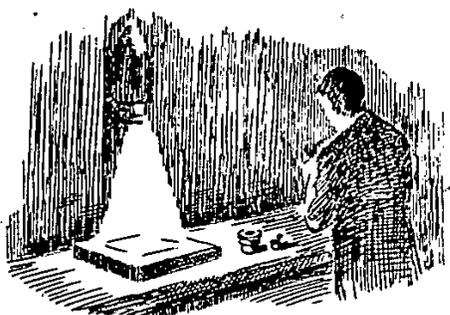
Abschließend ist zu erwähnen, daß nicht nur die Fertigung der traditionellen Zeiss-Erzeugnisse gesteigert, sondern auch neue Massenbedarfs Güter in die Produktion genommen wurden.



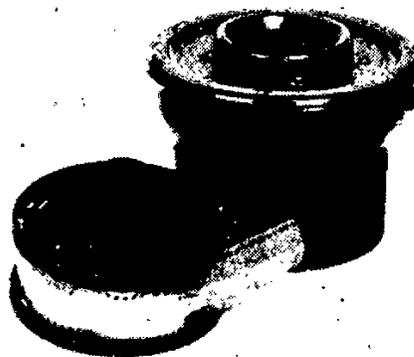
*Kleinbildwerfer 100 Watt
mit Diapositiv - Röhrenchen*



*8 16 mm
Amateur - Schmalfilmprojektor*



*Entwicklungsdose
mit selbsttätiger Aufspülung*



Einsatz von Kunststoffen

Bei der Lösung der mit der Steigerung der Massenbedarfsgüterproduktion sich ergebenden Aufgaben für die Techniker und Ingenieure konnten in vielen Fällen wertvolle technische Fortschritte erzielt werden. Insbesondere wurde das Augenmerk auf die Verwendung von Kunststoffen gerichtet. Es war möglich, Lösungen zu finden, die der bisherigen Fertigung gegenüber eine Verbesserung bedeuten und mit der in vielen Fällen auch eine Preisverminderung verbunden war.

Verwertung von Abfallmaterial

Aus der laufenden Produktion unseres Betriebes fallen in erheblichem Maße Materialabfälle und Materialreste an. Davon erhielten ca. 125 Betriebe in verschiedenen Städten der Deutschen Demokratischen Republik

23 000 kg Bleche, Rohre, Profilmaterial, Stähle usw.

421 000 Stck. Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben, Stifte usw.

36 000 Stck. Scharniere, Verschlüsse usw.

24 000 kg Schmirgel, Chemikalien, Lederabfälle usw.

Diese Materialien dienten den Betrieben dazu, dringend benötigte Geräte und Haushaltgegenstände zu fertigen oder zu vervollständigen und Reparaturen durchzuführen.

Darüber hinaus wurden an 21 örtliche Betriebe der Stadt Jena abgegeben:

9 000 kg Blech, Rohre, Profilmaterial, Stähle usw.

126 000 Stck. Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben, Stifte usw.

17 000 Stck. Scharniere, Verschlüsse usw.

9 000 kg Schmirgel, Öle, Fette usw.

Dadurch wurde die Möglichkeit geschaffen, die nächstehend aufgeführten Erzeugnisse neu zu fertigen oder zu komplettieren.

- 500 Stck. Aschenkästen
- 70 m Ofenrohr
- 400 Stck. Ofenrohr-Kniestücke
- 1 000 Stck. Ascheneimer
- 1 200 Stck. Kohlenzangen
- 2 500 Stck. Seifennäpfe
- 1 100 Stck. Fensterbeschläge
- 1 500 Stck. Industriebürsten
- 30 000 Stck. Kämme
- 195 Stck. Polstermöbel.

Es sei erwähnt, daß der VEB Plakettenfabrik Jena-Löbstedt 75 % seiner Gesamtproduktion aus dem Restmaterial unseres Betriebes gedeckt hat.

***Unterrichtung der Bevölkerung
durch Leistungsschau und Ausstellungen
im In- und Ausland***

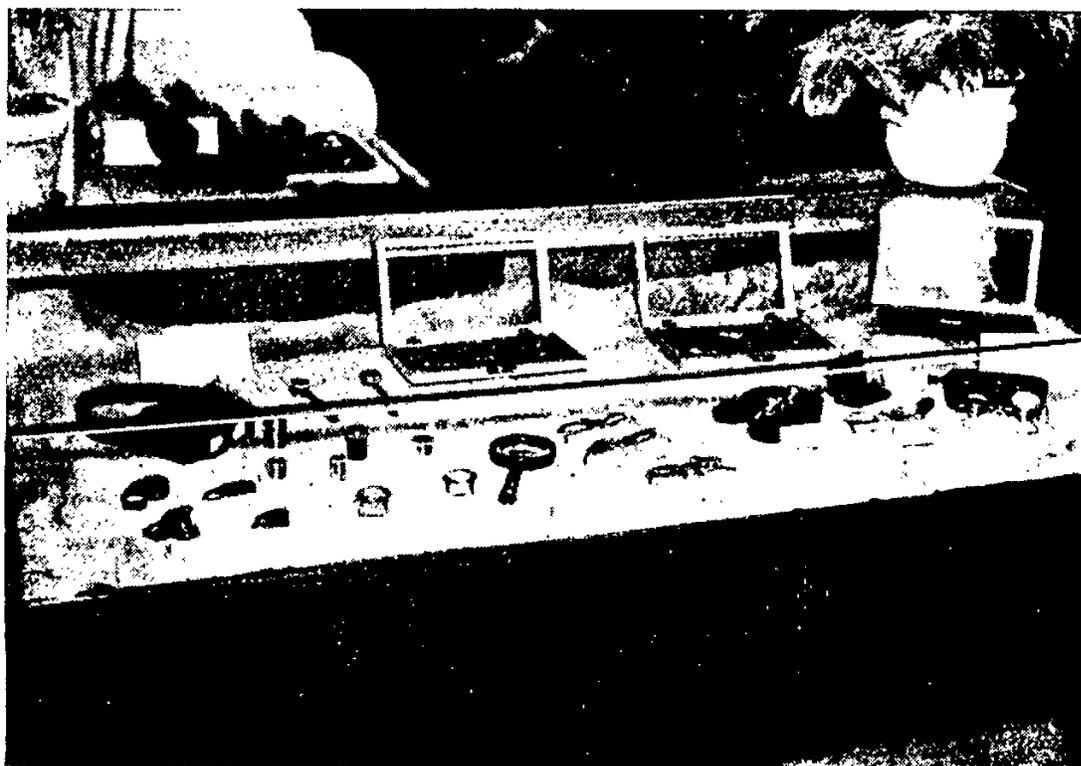
Unser Betrieb hat es von jeher für erforderlich angesehen, die Bevölkerung und insbesondere die Interessenten durch Leistungsschauen und Ausstellungen über den Fortschritt der Produktion zu unterrichten. Daraus sind viele Anregungen entstanden, die es ermöglichen, unsere Geräte den Wünschen eines großen Verbraucherkreises anzupassen.

Neben der erhöhten Massenbedarfsgüterproduktion für die verbesserte Versorgung der Bevölkerung unserer Deutschen Demokratischen Republik, widmet der VEB Carl Zeiss Jena der Erhöhung seines Exportes seine größte Aufmerksamkeit.

Gediegene Ausführung und beste Qualität sind die Merkmale der hochwertigen Erzeugnisse unseres Betriebes. Sie gehen in alle Länder der Welt und geben Zeugnis von der hervorragenden Arbeit unserer werktätigen Bevölkerung.

***Ausschnitte aus der Jenaer Leistungsschau
vom 9. bis 14. Februar 1954***



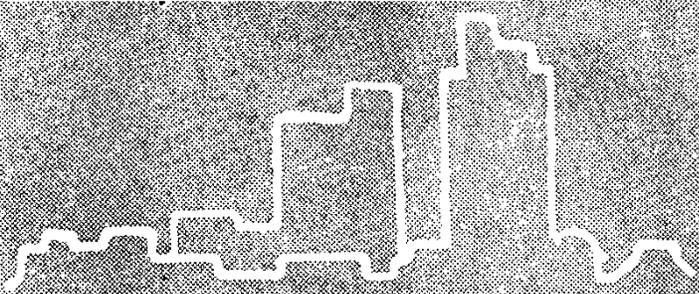


MP 858/54 V/10/1 894

CONFIDENTIAL

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/08/15 :
CIA-RDP80S01540R005900020006-5

50X1-HUM



Neuerer berichten



Unser Werkkraftverkehr

Schriftenreihe des VEB Carl Zeiss Jena

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2012/08/15 :
CIA-RDP80S01540R005900020006-5

~~CONFIDENTIAL~~

Unser Werkkraftverkehr

Heft 7

Herausgeber

VEB Carl Zeiss Jena/Abt. Arbeit

Inhalt

Vorwort

I. Persönliche Konten (für Materialeinsparungen)

- a) bei Treibstoffen
- b) bei Reparaturkosten
- c) bei Kraftwagenreifen

II. Prämienleistungslöhne (für Mehrleistungen)

- a) km-Mehrleistungen mit Kraftwagen
- b) Ökonomische Verwaltungsbrigade

III. Beteiligung in der 100 000-km-Bewegung

IV. Wettbewerbe und Schulung

- a) Innerbetriebliche Wettbewerbe und Franik-Vertrag
- b) Überbetrieblicher Wettbewerb mit 5 Werkverkehrs-Großbetrieben

V. Wirtschaftliche Rechnungsführung

VI. Neue Wege für echte Plan- und Abrechnungsunterlagen bzw. technisch wirtschaftliche Kennziffern

Kolleginnen und Kollegen!

Im größeren Maße als bisher gilt es, die Neuerermethoden der Kraftfahrer der Sowjetunion und der volksdemokratischen Länder, insbesondere des sowjetischen 300 000-km-Fahrers Titow, unseres Helden der Arbeit Erich Schneider und der besten 100 000-km-Fahrer in allen Betrieben der volkseigenen Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik anzuwenden und weiterzuentwickeln.

In diesem Heft der Broschürenreihe „Neuerer berichten“ zeigt uns Kollege Paul Biehle, Aktivist und Leiter unseres Werkkraftverkehrs (Fahrdienst), wie die 100 000-km-Bewegung die Persönlichen Konten und die wirtschaftliche Rechnungsführung im Werkkraftverkehr des VEB Carl Zeiss angewandt werden. Er erfüllt damit die Forderung des IV. Parteitages der Partei der Arbeiterklasse nach Verallgemeinerung und breitester Übertragung der Neuerermethoden auf alle Werk-tätigen in den Betrieben.

Dazu sagte der 1. Sekretär des ZK der SED, Genosse Walter Ulbricht, in seinem Rechenschaftsbericht:

„Auch bei der Entfaltung der Rationalisatoren- und Erfinderbewegung stehen wir vor großen Aufgaben. Trotz der erreichten Erfolge dürfen wir uns mit der gegenwärtigen Lage nicht zufriedengeben, weil wir nicht behaupten können, daß wir alle Möglichkeiten tatsächlich ausnutzen, zu deren Verwirklichung wir die Kraft besitzen. Ich erinnere hierbei nur an die äußerst zahlreichen wertvollen Anregungen, Hinweise und Erkenntnisse, die wir aus der Sowjetpresse und aus der sowjetischen Fachliteratur bezüglich fortschrittlicher Arbeitsmethoden, Rationalisierungsmaßnahmen usw. erhalten. Es gibt bei uns keine systematische Auswertung dieser Hilfe, die wir durch die Sowjetpresse erhalten. **Es gibt bei uns auch noch keine genügende Verallgemeinerung und Übertragung der fortschrittlichen Arbeitserfahrungen und der Neuerermethoden.**“

Diese Schrift soll dazu beitragen, den ähnlich gelagerten Abteilungen inner- und außerhalb unseres Werkes weitere Hinweise zur Steigerung der Arbeitsproduktivität durch die Anwendung der Neuerermethoden zu vermitteln, und damit zur weiteren Stärkung und Festigung unserer Arbeiter- und Bauernmacht beizutragen.

**Abteilung Arbeit
Arbeitsproduktivität**

CONFIDENTIAL

3

Ing. Paul Biehle

Unser Werkkraftverkehr

I.

Persönliche Konten

Die Generaldirektion für Kraftverkehr und Straßenwesen ordnete am 15. Juni 1950 an, daß Treibstoffe für Kraftfahrzeuge nur noch nach den gleichzeitig veröffentlichten DDR-Kraftstoff-Verbrauchsnormen zugeteilt werden.

Daraus ergab sich auch für den Fahrdienst beim VEB Carl Zeiss die Notwendigkeit, die Kraftstoff-Verbrauchskontrollen je Kraftwagen zu verstärken und die Verbrauchsergebnisse ständig auszuwerten.

Dies war der Ausgangspunkt für unsere ab 1. Juli 1950 eingeführten „Persönlichen Konten“ für Materialeinsparungen. Die zur Zeit zwischen WL und den Kollegen des FD, vertreten durch die Kraftfahrzeug-Einsatzbrigade „Einheit“ und durch die Kraftfahrzeug-Reparaturbrigade „Frieden“, getroffenen Vereinbarungen haben sich inzwischen bestens bewährt.

a) Wird bei der Treibstoffeinsparungsprämie z. B. in der Kraftwagenabrechnung entsprechend den DDR-Normen eine Einsparung von 100 l Vergaserkraftstoff nachgewiesen, so erhalten die Kraftfahrer des betreffenden Kraftwagens entsprechend ihrer am Kraftwagen geleisteten Einsatztage 20% des Einsparungsbetrages von DM 70,— = DM 14,— steuerfreie Prämien und das Hilfspersonal 5% von DM 70,— = DM 3,50 Leistungslohn.

Der Erfolg war, trotz knapper DDR-Normen (TAN), welche inzwischen mehrmals erhöht wurden und von vielen Betrieben kaum erreicht werden, beim Fahrdienst des VEB Carl Zeiss außerordentlich gut.

Es betragen die Kraftstoffeinsparungen:

1950 (6 Mon.)	6900 l im Werte von DM	4140,—
1951	14486 l im Werte von DM	8692,—
1952	30460 l im Werte von DM	18276,—
1953	28043 l im Werte von DM	16825,—

Entscheidend waren dabei nicht nur die finanziellen Einsparungen, sondern die Möglichkeit, daß mit den eingesparten Treibstoffen

— 1950 weitere	35000 Kraftwagen-km
1951 weitere	72500 Kraftwagen-km
1952 weitere	152000 Kraftwagen-km
1953 weitere	140000 Kraftwagen-km

im Werkverkehr geleistet werden konnten, welche sonst hätten unterbleiben müssen, da die Zuteilungen durch die amtlichen Materialversorgungsstellen in dieser Zeit nicht erhöht werden konnten.

Unsere Kollegen Kraftfahrer sind inzwischen durch diese Regelung, ihren gegenseitigen Erfahrungsaustausch und die angeregte Eigeninitiative direkt an den Einsparungen interessiert und arbeiten damit erfolgreich an den entsprechenden Regierungsmaßnahmen mit.

Daß die gesamte Treibstoffverwaltung und -abrechnung bei CZ in Ordnung ist, bestätigt ein Schreiben der ATG Jena (Allgemeine Transportgemeinschaft) vom 5. Februar 1954, in dem es u. a. heißt:

„Auf Grund der gewonnenen Überzeugung, daß bei dem VEB Carl Zeiss Jena durch den vorbildlichen Kraftstoffnachweis die monatliche Verbrauchsfestlegung als lückenlos bezeichnet werden muß“ usw.

b) Gleichzeitig wurde aber auch, um die Treibstoffeinsparungen nicht zu Lasten erhöhter Inanspruchnahme der Maschinen und dadurch entsprechend höherer Reparaturkosten gehen zu lassen, eine

vereinbart. **Reparaturkostensenkungs-Prämie**

Die Merkmale dieser liegen im wesentlichen darin, daß

- a) die VAN von den nachgewiesenen Leistungen bzw. dem wirtschaftlichen Erfolg des betreffenden Kraftwagens abhängig sind,
- b) an den nachgewiesenen Einsparungen der Kraftfahrer direkt für schonende Fahrweise, aber auch das Reparaturkollektiv für schnelle und qualitativ gute Reparaturarbeit kostenmäßig beteiligt sind,
- c) außer dem direkten Interesse der Beteiligten an geringen Reparaturkosten noch deren Bestreben erreicht wird, auch die restlose Leistungserfassung und eine möglichst hohe Einsatzbereitschaft ihres Kraftwagens sicherzustellen.

Für die wirtschaftliche Seite des Betriebes bietet diese Regelung die Gewähr, daß sich die Reparaturkosten-Prämien immer nur im Rahmen des im Reparaturkostenplan vorgesehenen Kostenanteiles des Kraftwagensgesamtverdienstes bewegen können.

Die Abrechnung erfolgt quartalsweise nachträglich nach Istwerten mit Vortragspflicht eventuell bis zum Jahresende.

Beispiel:

Die Verrechnungskosten eines LKW betragen	15 000,— DM
Daraus ergibt sich bei einer Norm von 20% Normkosten	3 000,— DM
Die Reparaturkosten betragen aber nur an Istkosten	2 000,— DM
Demnach ist eine Einsparung von	<u>1 000,— DM</u>

erzielt worden.

Das ergibt als VAN eine Reparaturprämie von 18% =	180,— DM
Davon erhalten die betreffenden Kraftfahrer direkt 40%	73,— DM
und die Reparaturbrigade pauschal 60%	108,— DM

Auch hier haben die Erfahrungen gezeigt, daß unsere Kollegen Kraftfahrer und Reparaturschlosser mit bestem Erfolg — teilweise sogar durch direkte gegenseitige Kontrolle — die Reparaturkosten niedrig halten konnten.

Kraftfahrer und Reparaturschlosser waren gemeinsam bestrebt, die Kraftwagen schnellstmöglich dem Einsatz wieder zuzuführen.

Der 1953er Jahresdurchschnitt von 23 LKW-Einsatztagen je Monat bildet den besten Beweis hierfür.

Der 1953er Jahresdurchschnitt von 19 PKW-Einsatztagen je Monat wurde einflußt durch gekürzte Treibstoffzuteilungen und nicht voll ausgelastete zweckbestimmte Einsätze, ist aber auch noch als gut zu bezeichnen.

Diese beiden Materialeinsparungen wurden noch ergänzt durch eine

Reifenkosteneinsparungs-Prämie.

Die Normen dieser entsprechen den Bestimmungen der Anlagen II der 100 000-km-Bewegung des ZV der IG Transport des FDGB, obwohl wir in der Feststellung der Einsparung u. E. noch genauere Wege mit Erfolg gegangen sind.

Zunächst erhält jeder bei uns eingehende Kraftwagenreifen (auch bei Kraftwagenzugängen) eine werkinterne Reifenummer und wird mit seinem Grundwert (Gestehungskosten) und Zustandswert (80 %, 60 %, 40 % usw.) in die seine Verwendung bis zum endgültigen Verbrauch begleitende

Reifenkarte
eingetragen.

Sämtliche Kraftwagenbereifungen einschließlich Ersatzräder werden am 1. Januar und 1. Juli jedes Jahres nach ihrem Zustand bewertet und dann in ein für jeden Kraftwagen und Anhänger besonders geführtes

Kraftwagen-Bereifungsblatt
eingetragen.

(Anfangswert + Zugänge) — (Abgänge + Endwert) ergeben dann einwandfrei den Reifenverbrauch des betreffenden Kraftwagens in der Abrechnungsperiode mengen- und geldwertig.

Dieser Verbrauch in Beziehung gesetzt zu den gefahrenen Kilometern bzw. Wertkilometern ergibt dann auch präzise spezifische Reifenverbrauchswerte im einzelnen und in den gleichartigen Kraftwagengruppen zusammen.

Aus dieser Rechnung heraus erfolgt dann auch einwandfrei die Prämienverrechnung für eventuelle Reifeneinsparungen und deren Verteilung auf die beteiligten Kraftfahrer usw.

II.

Prämienleistungslöhne

a) Zu den vorgenannten drei als rein „Persönliche Konten für Materialeinsparungen“ zu bezeichnenden Vereinbarungen (die für ca. 90 % aller Kollegen eingerichtet sind) kommt noch eine Prämienlohnvereinbarung für

km-Mehrleistungen für Kraftwagen,

welche den für unseren nach Güterarten stark gemischten Ortseinsatz (60 % aller Einsätze sind örtlich) nicht geeigneten Kraftfahrerleistungslohn ersetzen soll.

Nach betriebsintern festgelegten Normen
(Mindesteinsatztage monatlich 10)

erhält für die in jeder Einsatzstunde (einschließlich Warte-, Belade- und sonstigen
Verlustzeiten)

bei PKW	15 km
bei LKW im Ferneinsatz	12 km
bei LKW im Naheinsatz	8 km
bei LKW im Ortseinsatz	5 km

übersteigenden Kilometer:

	im Nah- und Fernverkehr	im Ortsverkehr
der Fahrer von PKW und LKW bis 3 t Nutzlast	1,00 Pfg.	2,00 Pfg.
von LKW über 3,0 t	1,50 Pfg.	3,00 Pfg.
und außerdem noch für jeden mit beladenem Last- anhänger gefahrenen Kilometer	1,00 Pfg.	1,50 Pfg.

Die Verteilung dieser Prämie erfolgt monatlich an die Kraftfahrer entsprechend
ihrer am betreffenden Kraftwagen geleisteten Einsatztage.

b) Aus dieser km-Mehrleistungsprämie entwickelt wird noch eine Prämie für die
durch planvollen und wirtschaftlichen Einsatz und restlose Erfassung und Ver-
rechnung der Kraftwagenleistungen beteiligten Verwaltungskollegen der **Ökono-
mischen Brigade**.

Hier erfolgt die Verteilung durch einen Wertfaktor, der sich zwischen 0,5—1,5
bewegt und das Mittel von 1,0 in der Gesamtauswertung nicht übersteigen darf.
Auch diese km-Mehrleistungsprämie hat sich bestens bewährt und zu den nach-
weisbar guten Erfolgen des Fahrdienstes in den letzten Jahren wesentlich bei-
getragen.

Der Gesamtumfang der durch vorstehende 4 Vereinbarungen nachgewiesenen
Einsparungen hat ca. 120 000 DM jährlich betragen und aus Kostenstellenmitteln
Prämienleistungslohnzahlungen von jährlich ca. 30 000 DM ermöglicht. Dies sind
ca. 9—10% der Gesamtlohnsomme und 2—3% der gesamten Selbstkosten.

Damit liegen diese Prämienleistungslohne — welche übrigens fast alle Fahrdienst-
angehörigen befriedigen — noch unter dem üblichen Leistungslohn-Grundzuschlag
von 15%.

Die ca. 90 000 DM jährlichen echten Einsparungen (Einsparungen minus Prämien-
leistungslohne) wurden seit 1. September 1952 zu der zur Zeit 15% betragenden
Senkung der Fahrpreisverrechnungssätze (welche damit bei bzw. unter den öffent-
lichen Tarifsätzen liegen) verwandt. Damit dienen diese Einsparungen direkt der
Selbstkostensenkung bei allen Werkabteilungen, welche PKW oder LKW vom
FD benutzen.

Ein Blick ins **Kontenbuch** der „**Persönlichen Konten**“ unserer Kraftfahrer bzw.
Reparaturschlosser überzeugt uns davon, daß die vorgenannten Vereinbarungen
nicht nur auf dem Papier stehen, sondern entsprechend den auf verschiedenen
Gebieten liegenden Erfolgen und verschieden entwickelten Eigeninitiativen das
Lohneinkommen und damit die Lebenshaltung

von 1 Kollegen um DM 880,— jährlich
von 4 Kollegen um DM 650,— jährlich
von 16 Kollegen um DM 500,— jährlich
von 25 Kollegen um DM 400,— jährlich usw.

(ohne die außerordentlichen Prämienzuwendungen aus dem Direktorfonds) erhöht haben.

In der Graphik unser Werkkraftverkehr I ist ersichtlich, in wie starkem Maße die Höhe der gezahlten Prämienleistungslöhne abhängig ist von dem wirtschaftlichen Erfolg der Gesamtabteilung (Einnahmen).

Steigen die Einnahmen, steigen auch die Prämienleistungslöhne; fallen die Einnahmen, fallen auch die Prämienleistungslöhne in echter Wechselwirkung mit.

III.

Die 100 000-km-Bewegung im FD

In engem Zusammenhang mit den vorstehenden Vereinbarungen über „Persönliche Konten im FD“ stehen die Verpflichtungen unserer Kollegen Kraftfahrer in der „100 000-km-Bewegung“, den Motor für die Erfüllung der Transportpläne des Kraftverkehrs, herausgegeben bzw. überwacht vom Zentralvorstand der IG Transport im FDGB, in dessen neuer 4. Auflage auch Anregungen aus unserer Abteilung mit eingearbeitet wurden.

Die Tabelle 1 (Motorleistungsnormen)

2 (Grundnormen für Reifenlaufleistungen)

und die DDR-Kraftstoffverbrauchsnormen der Generaldirektion für Kraftverkehr und Straßenwesen bilden auch die hauptsächlichsten Unterlagen unserer Prämienvereinbarungen.

Zur Zeit haben sich CZ-Kraftfahrer von

38 Kraftwagen (= 93%)

zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft und gleichzeitigen Senkung der Selbstkosten verpflichtet.

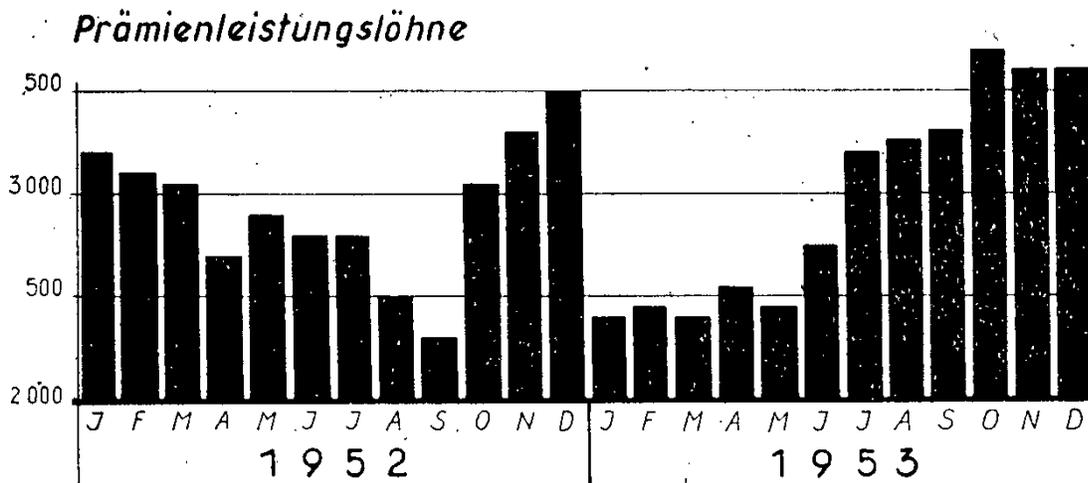
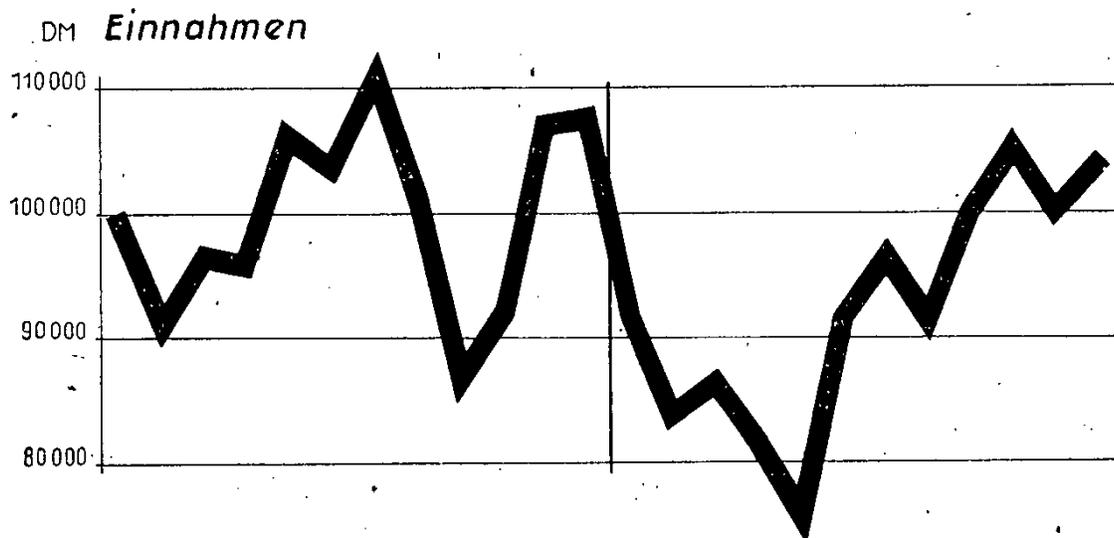
5 CZ-Kraftfahrern wurde bereits für über 200% Erfüllung der Normen vom Bundesvorstand des FDGB die Medaille mit Spange und Aufschrift „Für 100 000 km“ verliehen.

Es fuhren ohne Generalüberholung des Motors:

bis	Krftwg. Art	Krft.-Fahr.	Krftwg. Fabrikat	Pol. Nr.	DDR-Norm Wert-km	gefahrte Wert-km	% der Norm
31. 3. 52	LKW	Frische		NF 40-01	50 000	113 476	227
30. 9. 52	LKW	Dreßler	M.A.N.	NF 40-14	80 000	194 634	243
31. 1. 54	LKW	Bollien	M.A.N.	NF 40-04	80 000	229 245	287
31. 1. 54	LKW	Renken	Opel-Blitz	NF 40-18	55 000	117 125	213
31. 1. 54	PKW	Gößner	170 S	NS 29-18	75 000	156 818	210

Wasser Werkkraftverkehr I

Die gezahlten Prämienleistungslöhne sind abhängig vom wirtschaftlichen Erfolg der Gesamtabteilung (Einnahmen).



Steigen die Einnahmen, steigen die Prämienleistungslöhne; fallen die Einnahmen, fallen auch die Prämienleistungslöhne in echter Wechselwirkung mit.

224922 Wertkm.

*für den erfolgreichsten Fahrer unseres
Betriebes Paul Bollin in der 100 000 km
Bewegung und sparte dabei*

8400.- DM

Motorreparaturkosten

2350.- DM

Reifenkosten

und für

5575.- DM

Dieselmotorkraftstoff

ein.



12 weitere Kraftwagen erhielten für über 100 % Erfüllung der Normen außerdem noch die dafür gestiftete Kraftwagenplakette.

Eine Unsumme von Kleinarbeit und aufopferungsvollem Einsatz, aber auch das stolze Bewußtsein unserer Kollegen Kraftfahrer, aufgeschlossen und erfolgreich die Methoden der Neuererbewegungen unserer Regierung zu unterstützen, sind in diesen wenigen Zahlen enthalten.

IV.

Wettbewerbe und Schulung

a) Im Zuge des sozialistischen Wettbewerbes und der Frank-Bewegung wurde von der Kraftfahrzeugeinsatzbrigade „Einheit“ am 28. Februar 1953 ein **innerbetrieblicher Wettbewerbsvertrag** mit der Werkleitung abgeschlossen.

Mit quartalsweiser Auswertung stehen alle Kraftfahrerkollegen mit den von ihnen gefahrenen Kraftwagen im laufenden innerbetrieblichen Wettbewerb um den Titel

„Bester LKW-Fahrer“,

„Bester PKW-Fahrer“,

„Bester Zugmaschinen-Fahrer“,

mit dessen Zuerkennung, welcher auf Vorschlag der Brigade erfolgt, eine Sonderprämie aus dem Direktorfonds verbunden ist.

Die Grundlage bildet der Nachweis der bei den „Persönlichen Konten“ geldwertmäßig im entsprechenden Quartal nachgewiesenen höchsten Einsparungen einschließlich der km-Mehrleistungen.

Eventuell zusätzlich an dem betreffenden Kraftwagen mit im Einsatz gewesene Kollegen werden entsprechend ihrer dabei geleisteten Einsatztage am Geldwert der Prämie beteiligt.

Darüber hinaus werden aber auch noch an die Kollegen Kraftfahrer der besten Kraftwagen, welche im Rahmen der bis auf den einzelnen Kraftwagen aufgeschlüsselten wirtschaftlichen Rechnungsführung Überschuß nachweisen, 2—4 % vom Überschuß als Prämie aus dem Direktorfonds gezahlt.

Außer ihrem persönlichen Einsatz, der erforderlich ist, um die wirtschaftlichen Erfolge an den Kraftwagen nachzuweisen, haben sich die „Besten Fahrer“ verpflichtet, ihre den Erfolgen zugrunde liegenden Methoden und Erfahrungen den übrigen Kollegen in leicht verständlicher Form zu vermitteln.

Dem gleichen Ziel und darüber hinaus einer gründlichen Verkehrserziehung sowie dem Verständnis der wirtschaftlichen Erfolge und Zusammenhänge der Arbeitsergebnisse in der Abteilung dient eine ab 1. Oktober 1953 aufgenommene **regelmäßige Kraftfahrerschulung**. Diese wird den von der Abteilung Verkehr und VP eingerichteten öffentlichen Lehrgängen angepaßt und im Rahmen unserer TBS mindestens zweimal monatlich abgehalten.

Der bisherige Besuch betrug ca. 80% aller Abteilungskollegen und hatte als Gäste die Kraftfahrerkollegen der Werkfeuerwehr.

Der Erfolg zeigte sich nach einer kürzlich vom zuständigen Kommissar des VP-Kreisamtes Jena, Abt. Verkehr, erfolgten Teilnahme darin, daß von ihm bestätigt wurde, daß die CZ-Kraftfahrer bezüglich seltener Unfälle und weniger Verkehrsverstöße im Bezirk vorbildlich mit an der Spitze liegen.

Aber auch die Erkenntnis der wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen den praktischen Fahrerleistungen und den theoretischen Verrechnungs- und Auswertungsarbeiten kann schon als gut bezeichnet werden.

b) Zwischen sechs Werk-Kraftfahrabteilungen von VE Großbetrieben, und zwar
den Leuna-Werken,
Buna-Werken,
Stickstoffwerken Piesteritz,
der Zellwolle Schwarzta,
Rheinmetall Sömmerda
und Carl Zeiss Jena

läuft seit Anfang 1951 unter dem Vorsitz von Jena ein überbetrieblicher Wettbewerb mit dem Ziel der Selbstkostensenkung und des gegenseitigen Erfahrungsaustausches.

Dieser Wettbewerb wurde durch Sondervertrag zwischen den 6 Werkleitungen und BGL-Vertretern für 1953 zum „Sozialistischen Wettbewerb“ erklärt und sichert bei nachgewiesener Selbstkostensenkung den Kollegen der entsprechenden Abteilung eine Sonderprämie aus dem Direktorfonds zu.

Leider war es bisher nicht möglich, diesen an und für sich schon im DDR-Maßstab laufenden Wettbewerb auch auf FDGB-Bundesebene auszudehnen, da die Teilnehmer verschiedenen IG angehören. Es sind jedoch Schritte eingeleitet, auf Grund der neuen Gesetze zu einer für alle Beteiligten befriedigenden Lösung zu kommen.

In dem Hauptbewertungspunkt:

1. Prozentual höchste Senkung der Selbstkosten je Kilometer wurden (außer den Erfolgen bei den übrigen Teilnehmern) von den jeweiligen Siegerbetrieben folgende Kostensenkungen nachgewiesen:

	PKW			LKW		
	Betrieb	in %	in DM	Betrieb	in %	in DM
Jahres-Sieger 1951	(Buna)	19,0	266 000,—	Sömmerda	20,0	84 000,—
Jahres-Sieger 1952	(Zeiss)	9,0	35 000,—	Zeiss	9,0	69 000,—
Jahres-Sieger 1953	(Buna)	13,6	180 000,—	Zeiss-Leuna	4,0	33 000,—

Diese beachtlichen Kostenwerte, welche zwar nicht nur durch den überbetrieblichen Wettbewerb, aber mit angeregt durch diesen, erzielt wurden, sprechen für sich selbst.

Die betreffenden Werk-Kraftverkehrsabteilungen haben damit im **Transportsektor** einen erfreulich hohen Anteil an den Selbstkostensenkungen ihrer Werke unter Beweis gestellt.

Neben diesem Hauptpunkt 1. wurden ebenfalls regelmäßig erfaßt und in ihren prozentualen und absoluten Steigerungen bzw. Minderungen festgehalten, bewertet und im gegenseitigen Erfahrungsaustausch erläutert:

2. die nachgewiesenen Einsatztage je Kraftwagen im Monat,
3. die mittlere km-Tagesleistung je Kraftwagen,
4. der prozentuale Anteil der Überstunden (mit erfolgreicher Senkung),
5. der Treibstoffverbrauch je 100 km Fahrstrecke,
6. die mittleren Reparaturkosten je 100 km.

Grundsätzlich wurden sämtliche Angaben für PKW und LKW getrennt bewertet.

Sämtliche entsprechend den verschiedenen Transportstrukturen ständig veränderlichen Werte bieten wertvolles Material zur Erstellung brauchbarer technisch wirtschaftlicher Kennzahlen. Bei der Durchführung dieses überbetrieblichen Wettbewerbes handelt es sich um einen **echt sozialistischen Wettbewerb** und Erfüllung des Grundsatzes, erarbeitete Kenntnisse und Erfahrungen auch überbetrieblich weiter zu vermitteln. Das geht auch aus einem gemeinsamen Schreiben der 5 Werke an die Werkleitung des VEB Carl Zeiss Jena vom 28. Oktober 1952 hervor, in dem es u. a. heißt:

„Es muß ausgesprochen werden, daß wir allesamt sehr viel vom Werk Zeiss Jena gelernt haben . . .

Die gute Anleitung kann nur der beste Betrieb und der beste Kollege geben und dies kann, wie gesagt, der Betrieb Carl Zeiss Jena.“

Aber auch im Rahmen des **Aufbauwerkes der Stadt Jena für 1953** wurden von uns in einem über Monate laufenden Erfahrungsaustausch mit den Kraftfahrabteilungen von Schott, Bauunion, Brauerei, DHZ und Jenapharm mehrere instruktive Vorträge gehalten und die bei uns gemachten Erfahrungen weiter vermittelt. Sie werden dort zum Teil mit verwertet.

V.

Wirtschaftliche Rechnungsführung im FD

„Die Anwendung des Systems der wirtschaftlichen Rechnungsführung erfordert, daß sie auf der Grundlage der untersten Einheit des Betriebes, der Abteilung bzw. der Werkstatt und Brigade erfolgt.“

(Walter Ulbricht vor der Volkskammer 1952)

Die in der 6. Tagung des ZK der SED im Juni 1951 aufgestellte Forderung der Einführung des „Prinzips der wirtschaftlichen Rechnungsführung“ mit dem Hauptziel der Selbstkostensenkung wird seit Jahren im Fahrdienst des VEB Carl Zeiss erfolgreich angestrebt, und zwar mit einer Aufschlüsselung bis zu jedem einzelnen Kraftwagen.

Die Abrechnungen werden unterstützt durch die in anderen Werkkraftverkehrsbetrieben leider noch selten angewandten Festpreisverrechnungen sämtlicher Kraftwagenleistungen, ohne die m. E. eine wirtschaftliche Rechnungsführung gar nicht gut möglich ist. Die bei uns angewandten Sätze entsprechen seit 1. September 1952 den Sätzen der zur Zeit gültigen NVP, DKT und der PV 185 vom 6. September 1951 für PKW.

Dank der im Abschnitt I. und II. erläuterten Einsparungen und Mehrleistungen konnte die Abteilung FD seit 1951 laut Abrechnungsunterlagen der BRA trotz Belastung mit den üblichen allgemeinen Umlagen immer mit einem leichten Überschuß abschließen.

Besonderer Wert wird darauf aber nicht gelegt, da die Verrechnungspreise im Idealfall so liegen sollen, daß die Gesamteinnahmen die Gesamtausgaben ± 0 decken sollen, was, wie später ausgeführt wird, auch ungefähr erreicht wurde.

Auf Grund dieser vorläufig noch beim FD selbst, mit dankenswerter Unterstützung der BRA, erstellten Jahresrechnungen konnte also das Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung weitgehend verwirklicht werden.

Es war möglich, sowohl für jeden einzelnen Kraftwagen getrennt als auch in den zusammengehörigen Kraftwagengruppen zusammengefaßt, die absoluten jährlichen Gesamtkosten sowie die spezifischen Kosten je 100 km, aufgegliedert in:

feste Kosten (Abschreibung, Steuer, Versicherung),

allgemeine Kosten (Betriebs- u. a. Gemeinkosten, Abt. Verwaltungskosten, Nebenkosten),

Löhne (einschließlich Reisekosten und Mehrleistungsprämien),

Treibstoffe (einschließlich Motoröl, Schmier- und Putzmittel),

Reifen (Erneuerung und Reparaturen),

Kraftwagenreparaturen (einschließlich Batterien)

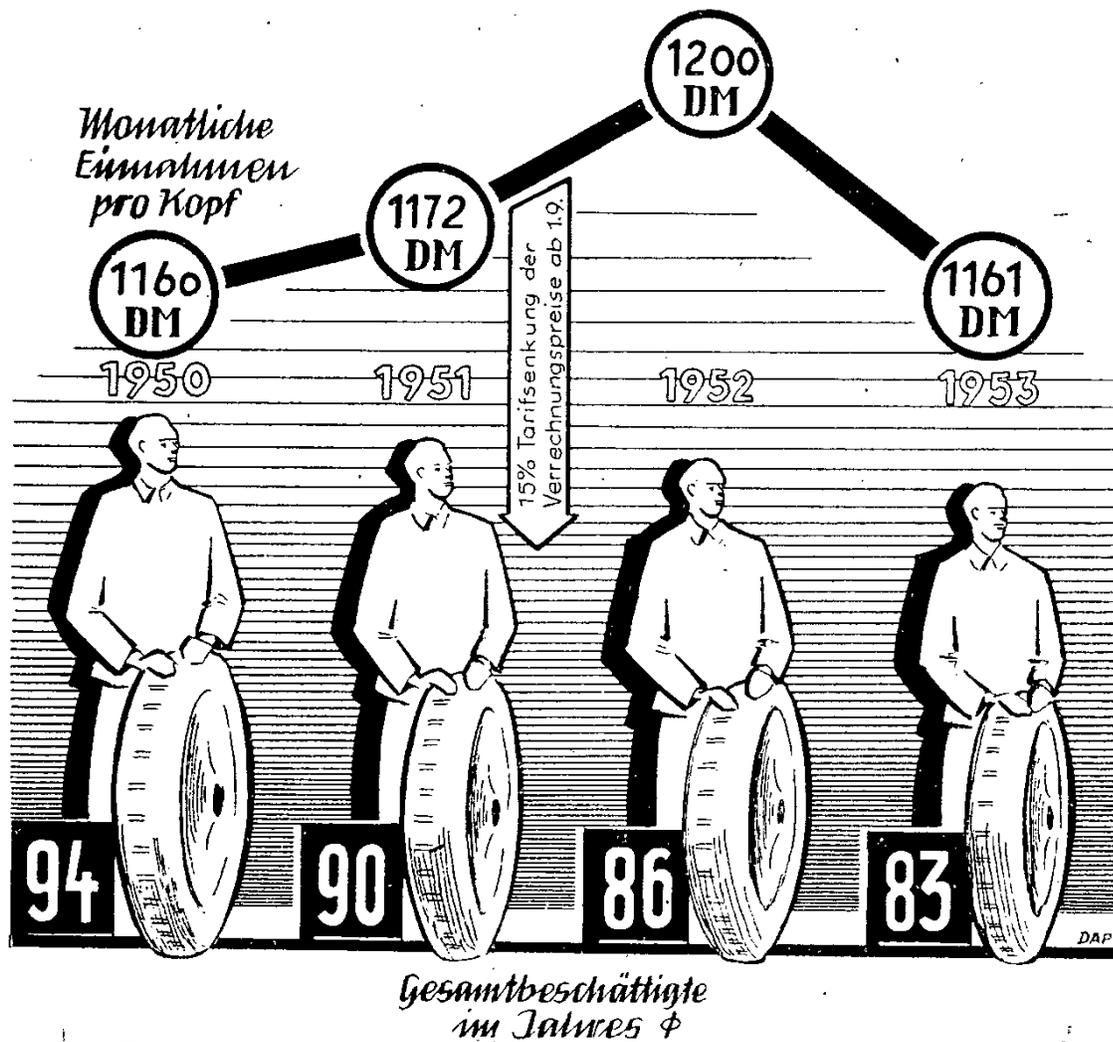
nachzuweisen.

Die Verrechnungskosten (Einnahmen) wurden ebenfalls bei den einzelnen Kraftwagen bzw. Kraftwagengruppen gesamt (ohne und mit Lastanhänger) und spezifisch je Stunde, je Kilometer, je Tonnenkilometer bzw. je Personenkilometer nachgewiesen.

Durch Gegenüberstellung der Verrechnungskosten (Einnahmen) und der Gesamtkosten wird bei jedem einzelnen Kraftwagen, aber auch in jeder zusammengehörigen Kraftwagengruppe und letzten Endes für die gesamte Abteilung einschließlich Reparaturwerkstatt, die Über- oder Unterdeckung und gleichzeitig der Selbstkostenfaktor festgestellt. Letzterer ermöglicht es, auch bei den spezifischen Verrechnungspreisen je Stunde, Kilometer, Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer durch Multiplikation mit den Verrechnungssätzen leicht die Selbstkosten zu ermitteln. Diese Methode schaffte die Möglichkeit der Ermittlung von Einzel- und Mittelwerten in absoluten und spezifischen Zahlen. Daraus wieder ergeben sich völlig einwandfreie Planzahlen und technisch wirtschaftliche Kennziffern und erfüllen damit im wesentlichen die Endforderung der wirtschaftlichen Rechnungsführung.

Unser Werkkraftverkehr II

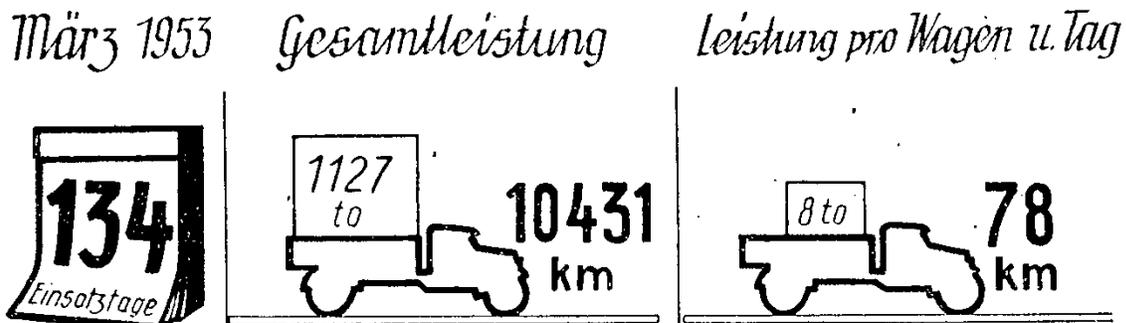
Gegenüberstellung der Gesamtbeschäftigten im Jahreschnitt und der monatlichen Einnahmen pro Kopf der Abteilung.



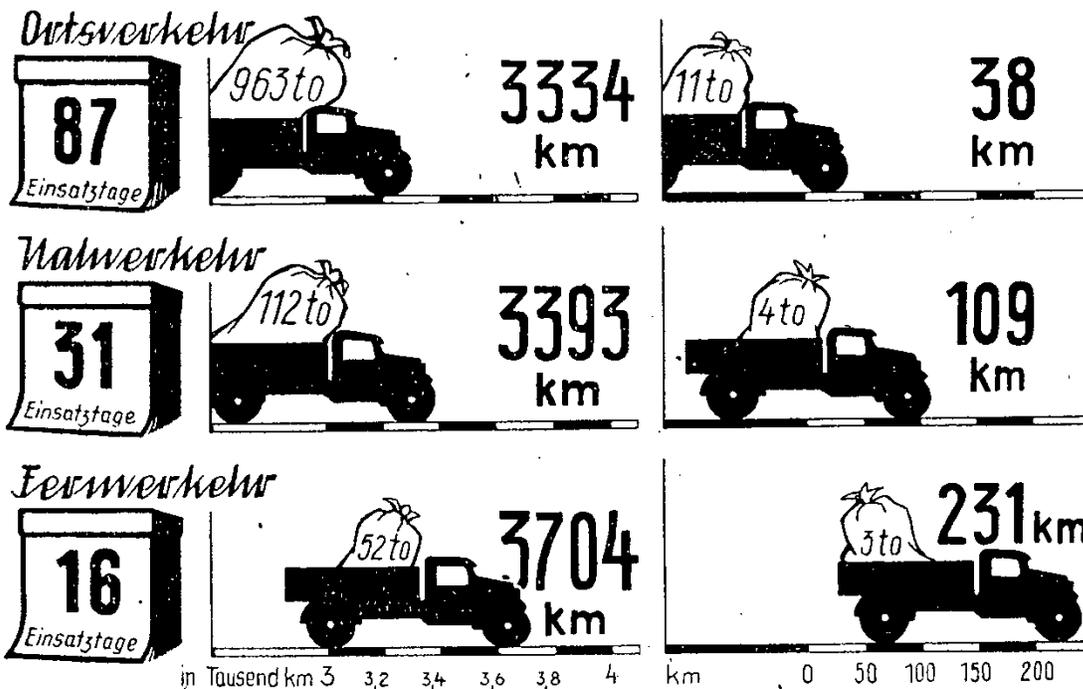
Trotz 15% Tarifsenkung vom 1.9.51 sind die Einnahmen pro Kopf der Abt. in den Jahren 1951; 1952 und 1953 gegenüber 1950 leicht überboten.

Unser Werkkraftverkehr III

Alte Auswertungsmethode - unklare Kennzahlen



Neue Auswertungsmethode (3-Teilung) - klare Kennzahlen



Den Beweis der erwähnten Ausgeglichenheit der bisherigen Jahreshauptabrechnungen beim FD ergeben folgende Selbstkostenfaktoren der Gesamtrechnungen des FD (einschließlich Reparaturwerkstatt).

Dabei bedeutet: über 1,00 Kosten übersteigen die Einnahmen,
unter 1,00 Einnahmen übersteigen die Kosten.

Jahresrechnung:

FD Selbstkostenfaktor:	1948	1949	1950	1951	1952	1953
	0,997	1,04	1,00	0,95	0,98	0,998

Die graphische Gegenüberstellung (unser Werkkraftverkehr II) Seite 15 der monatlichen Personalstärken (gesamte Abteilung) und der monatlichen Einnahmen je Kopf der Abteilung läßt eine günstige Entwicklung der Jahresdurchschnitte erkennen.

Es ist ersichtlich, daß trotz der 15% betragenden Tarifsenkung vom 1. September 1951 je Kopf der Abteilung die Einnahmen 1951, 1952 und 1953 gegenüber 1950 leicht überboten werden konnten.

VI.

Neue Wege für Plan- und Kennziffernentwicklung

Aus vorstehenden Ausführungen dürfte bereits klargeworden sein, daß für diese umfassenden Feststellungen übersichtliche Leistungs- und Auswertungsunterlagen vorhanden sein müssen.

Diese bestehen:

- a) in **Leistungskarten**, welche auf Grund der eingehenden Fuhrberichte die täglichen Leistungen für jeden Kraftwagen getrennt aufzeigen;
- b) in **monatlichen Zusammenstellungen** auf einer **Hauptkarte**, in welcher für jeden Kraftwagen in einer Zeile die Gesamt- und spezifischen Werte des Gesamtmonats festgehalten werden und zusammengefaßt das Monatsergebnis in Einsatztagen, Lohnstunden, km-Leistung, to- und tokm-Leistungen, Treibstoffverbrauch und Verrechnungshöhe aller Kraftwagen ergeben.
- c) Die Zusammenstellung der einzelnen Monatskartenergebnisse in einer **Jahreshauptkarte** mit allen Werten läßt die zusammengefaßte Leistungs- und Verbrauchsentwicklung der ganzen Abteilung übersichtlich erkennen.
- d) In einem anderen Übertragungsvorgang werden aus den Monatsergebnissen die Werte von jedem einzelnen Kraftwagen in einer für diesen bestimmten **Wagenhauptkarte** nach Monaten geordnet eingetragen und lassen dort alle Einzelheiten seiner Leistungen, Verbräuche und Einnahmen usw. von Anfang bis Ende seines Einsatzes beim FD erkennen.

Graphische Darstellungen unterstützen die Übersicht in den einzelnen Entwicklungen geordnet nach

Kraftwagenbestandsübersicht,
km-Leistungen (gesamt, täglich, stündlich),

to- und tokm-Leistungen (gesamt, täglich und je Lkm),
Kostenentwicklung,
Einsatzzeitenentwicklung (einschließlich Überstunden).

Früher wurden nur die monatlichen Gesamtleistungen, gleichgültig, ob sie im Nah- oder Fernverkehr erfolgten, ausgewertet. Daraus ergaben sich unübersichtliche und schwer nachprüfbare Werte sowohl im ganzen als auch im einzelnen bzw. spezifischen.

Das wurde auch noch nicht wesentlich anders, als die Werte für den Nah- und Fernverkehr, wie es die amtliche Planung und Auswertung unseres Wissens auch heute noch durchführt, getrennt ausgewertet wurden.

Erst eine streng durchgeführte Teilung der Ergebnisse in

Ortsverkehr (bis 5 km),

Nahverkehr (bis 50 km),

Fernverkehr (über 50 km),

namentlich bei dem Werk-Güterkraftverkehr, ergab befriedigende Ergebnisse, auf die nachstehend etwas näher eingegangen werden soll.

1. Z. B. betrug die mittlere Transportstrecke

Jahr	im Ges.-Verkehr km	Ortsverkehr km	Nahverkehr km	Fernverkehr-Einsatz km
1949	20,0	—	—	—
1950	17,6	—	—	—
1951	16,5	3,5	75,0	
1952	15,7	3,3	76,0	
1953	14,0	3,4	40,0	142,0

M. E. läßt erst das Ergebnis von 1953 klare Schlüsse zu, während 1949 bis 1950 diese ganz unmöglich machen, 1951 und 1952 aber nur teilweise die Transportstruktur zu erkennen geben und leicht zu falschen Schlüssen führen können, namentlich dann, wenn starke Verlagerungen vom Fern- zum Ortsverkehr und umgekehrt stattfinden.

2. Entsprechend unterschiedlich sind auch die

km-Leistungen je Einsatztag

	bei den 5-to-LKW	bei den 3-to-LKW
im Ortsverkehr i. M.	70 km (Kipper)	41 km
im Nah-Verkehr i. M.	100 km (Spitze 120 km)	110 km (Spitze 130 km)
im Fern-Verkehr i. M.	190 km (Spitze 240 km)	245 km (Spitze 300 km)

3. Demgegenüber stehen im gerade umgekehrten Verhältnis die
to-Leistungen je Einsatztag:

im Ortsverkehr i. M.	64 to (Spitze 86 to)	13 to (Spitze 18 to)
im Nah-Verkehr i. M.	10 to (Spitze 15 to)	5 to (Spitze 8 to)
im Fernverkehr i. M.	6,5 to	3,3 to

Die Graphik unser Werkkraftverkehr III Seite 16 läßt diese starken Unterschiede klar im Gegensatz zwischen einfacher und dreifacher Auswertung erkennen.

Nur die Dreiteilung läßt klar erkennen, ob die Leistungen zu- oder abgenommen haben.

Steigt bei angenommen gleicher Leistung der prozentuale Anteil der Ortseinsätze, dann sinkt die tägliche Gesamt-km-Leistung und steigt die tägliche Gesamt-to-Leistung

steigt der prozentuale Anteil der Ferneinsätze, dann steigt die tägliche Gesamt-km-Leistung und sinkt die tägliche Gesamt-to-Leistung.

Im Rahmen unseres Wettbewerbes wurde z. B. in einer Rundfrage festgestellt:

Teilnehmer	% Orts-,	Tageseinsätze % Nah-, Verkehr	% Fern-	das ergab eine tägliche Leistung/km	Selbstkosten von DM/km
a)	60	20	20	100	1,07
Unter gleichen Voraussetzungen hätte sich danach ergeben:					
b)	5	10	85	190	0,88
c)	5	65	30	134	0,91
d)	20	40	40	140	0,93
e)	5	20	75	182	0,89

Damit dürfte erwiesen sein, daß man für eine wirtschaftliche Rechnungsführung Plan- und Kennzahlen aus sogenannten Mittelwerten ohne die mit Erfolg angewandte Dreiteilung gar nicht erstellen kann.

4. Auch bei den Lohnstundenaufwendungen machen sich die Unterschiede sehr bemerkbar.

Im Mittel aller Kraftwagen waren 1953 für je 100 km Fahrstrecke an Kraftfahrerstunden (ohne Beifahrer) erforderlich:

bei PKW 6,5 Stunden je 100 km (bei zweckgebundene Einsätze 8)
(bei FD-Einsätze 5)

bei LKW im Orts-Einsatz 18 Stunden je 100 km Das Mittel von 11 Std.
im Nah-Einsatz 8,1 Stunden je 100 km je 100 km läßt keine be-
im Fern-Einsatz 5,8 Stunden je 100 km stimmten Schlüsse ziehen

Dies findet seine Erklärung u. a. in den durchaus verschiedenen Warte- und Beladezeiten bei den drei Einsatzarten.

5. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Treibstoffverbrauch. Z. B. beträgt der Verbrauch je 100 km eines 5 to MAN

im Orts-Einsatz 42 l Die prozentualen Zuschläge der Kraftstoffverbrauchs-
 im Nah-Einsatz 33 l normen gleichen das noch nicht genügend aus.
 im Fern-Einsatz 28 l

6. Die Reparaturkosten einschließlich Batteriekosten betragen unter sonst gleichen Verhältnissen bei einem älteren 5 to LKW je 100 km

im Orts-Einsatz 25,— DM
 im Nah-Einsatz 15,— DM
 im Fern-Einsatz 10,— DM

erklärlich einmal durch die viel geringeren km-Leistungen täglich bei höherem Batterieverbrauch, aber auch stärkere Maschinenabnutzung bei vielen Gangwechseln, Schälrvorgängen, unregelmäßigen Geschwindigkeiten, größeren Verkehrsschwierigkeiten usw. im Ortsverkehr.

7. Dem gegenüber stehen aber nach den zur Zeit noch geltenden Tarifsätzen die Verrechnungssätze im umgekehrten Verhältnis und ergeben z. B.:

	bei 5 to LKW, teilweise mit Anhänger und Beifahrer je Einsatz-Std. je km		bei 3 to LKW, meist ohne An- hänger, nur teilweise Beifahrer je Einsatz-Std. je km	
im Ortsverkehr	12,06	1,66	8,18	1,32
im Nahverkehr	13,20	1,13	9,72	0,70
im Fernverkehr	17,00	1,02	12,80	0,63
Das unkontrollier- bare Mittel	14,02	1,15	9,36	0,92

Aus diesen Ursachen und Auswirkungen heraus kann man meines Erachtens auch bei der Planung nicht mehr nur nach Fern- und Nahverkehr unterscheiden, sondern muß klar nach Orts-, Nah- und Fernverkehr trennen.

Dafür hat sich bei uns folgende Faustformel für Transportplanungen bewährt:

A. Bei Zugorganen LKW

	eingesetzte Nutzlast	tägliche Ausnutzung	tägliche theoretische to-Leistung	davon 80 %
im Ortsverkehr	40 to	10 ×	400 to	320 to
im Nahverkehr	20 to	2 ×	40 to	32 to
im Fernverkehr	20 to	1 ×	20 to	16 to
zusammen bei LKW	80 to		460 to	368 to

B. Bei Lastanhängern (unter Berücksichtigung der Steh- und Wartezeiten bei Bereitstellung Be- und Entladen)

im Ortsverkehr	120 to	2×	240 to	192 to
im Nahverkehr	30 to	1×	30 to	24 to
im Fernverkehr	40 to	0,5×	20 to	16 to
<hr/>				
zusammen bei Last- anhängern	190 to		290 to =	232 to

Nach dieser Aufteilung können und müssen m. E. auch alle amtlichen Plan- und Auflagewerte erstellt werden (unter Berücksichtigung der jeweils mittleren Transportstrecke), wenn die Erfüllung sichergestellt werden soll.

Die praktische Durchführung dieser Dreiteilung erfolgt bei uns durch getrennte Eintragung und Auswertung in der Leistungskarte. In den Hauptkarten (Monat, Jahr und Einzelwagen) werden die

Ortsfahrten rot,
Nahfahrten grün,
Fernfahrten schwarz

eingetragen und vor der Hauptaddition getrennt addiert und ausgewertet.

Die entsprechenden Mehrarbeiten haben sich um ein Mehrfaches gelohnt durch völlig klare und echte Einzel- bzw. Gesamtwerte. Bei starkem Wechsel läßt dies sofort richtige Schlüsse und Aufklärungen zu, auch dort, wo dies früher nur durch sehr umfangreiche nachträgliche Ermittlungen geschehen konnte.

Es ist natürlich nicht möglich, in diesem beschränkten Raum noch auf die vielen sich weiter daraus ergebenden Möglichkeiten und praktischen Schlußfolgerungen einzugehen. Mehrfache Überprüfungen durch amtliche Stellen und gleichartige Werkverkehrsbetriebe haben jedenfalls das angewandte Jenaer System stets voll anerkannt.

So schrieb z. B. der Ministerpräsident Land Thüringen, Hauptabteilung Materialversorgung, am 29. April 1952 u. a. an den VEB Carl Zeiss Jena:

„. . . Wir möchten in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen, daß wir anlässlich einer kürzlichen Arbeitstagung die Generaldirektion Kraftverkehr in aller Eindeutigkeit auf die vorbildliche Arbeit Ihrer Abteilung hingewiesen haben und verlangten, daß sich die Dienststellen des Verkehrs einmal mit den Erfahrungen Ihrer Fahrbereitschaftsleitung bzw. Ihrer Statistik beschäftigen.“

Die m. E. beste Anerkennung des gesamten Fahrdienstes vom VEB Carl Zeiss Jena und seiner im starken Maße von den Neuererbewegungen beeinflussten Or-

ganisationen und Arbeitsweise brachte aber ein Kollege aus dem überbetrieblichen Wettbewerb mit folgenden Worten zum Ausdruck:

„Der Zeiss-Fahrdienst entspricht voll und ganz dem Ansehen, welches Qualität und Präzision der Zeiss-Erzeugnisse genießen.“

Wunsch und Wille aller FD-Angehörigen ist es, sich diese Anerkennung zu erhalten und die beschrittenen neuen Wege weiter auszubauen und zu befestigen, zum Nutzen ihres VEB Carl Zeiss und darüber hinaus der volkseigenen Wirtschaft.

~~CONFIDENTIAL~~

~~CONFIDENTIAL~~

MP 928/54 V/10/1 976